Carátula

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 44 minutos)

-Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

Solicitud de audiencia de integrantes de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea (ACIPLA). (Carp. Nº 103306).

Solicitud de audiencia de representantes de la Comisión de Trabajo de los padres del Colegio Pallotti. (Carp. Nº 103322).

Palabras del señor Representante Gonzalo de Toro. (Carp. Nº 103323).

(Ingresan a Sala representantes de la Comisión de Trabajo de los padres del Colegio Pallotti)

-La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a representantes de la Comisión de Trabajo de los padres del Colegio Pallotti, que han vivido momentos muy penosos. Dada nuestra preocupación por el tema, tenemos pensado recibir en el transcurso de la semana que viene a representantes de la Unasev; por lo tanto, consideramos muy oportuna la presencia de ustedes en este ámbito en el día de hoy.

SEÑOR CÉSAR.- Es para nosotros de mucha valía que nos reciban en esta Comisión, así como lo hicieron otras autoridades nacionales y municipales. En nuestra posición de padres, desde el pasado mes de abril nos vimos enfrentados a asumir nuevos roles en función del lamentable accidente que, como todos seguramente saben, tuvo trágicas consecuencias que no solamente implicaron la pérdida de una vida, sino heridas en muchos de los chicos e, incluso, daños psicológicos en algunos de ellos que, ciertamente, llevarán toda su vida.

El motivo de nuestra visita en el día de hoy obedece a la promulgación, en el mes de noviembre del año 2007, de la Ley Nº 18.191. Desde nuestro rol de padres entendemos que si la Ley, además de promulgada, estuviera reglamentada, la situación podría ser otra. No decimos que el accidente se podría haber evitado, sino que -y lo digo con toda franqueza- al existir una fiscalización, se podrían haber minimizado los riesgos y el resultado no habría sido el que finalmente todos conocemos. Transcurrieron dos años desde el momento en que el Poder Legislativo se propuso promulgar esta norma.

En definitiva, planteamos con total firmeza y convicción la necesidad de reglamentar rápidamente esa ley para que, tanto a nivel nacional como municipal, se haga efectiva, y se exija y se proceda a hacer la correspondiente fiscalización, porque actualmente la seguridad en el transporte, particularmente escolar -que es el capítulo que a nosotros nos interesa sobremanera- no se está cumpliendo. Los niños que hacen uso del transporte escolar en el Uruguay concurren a la actividad privada, pero también a la pública. Para conocimiento de los señores Senadores, un 65% de los chicos

que se trasladan en transporte escolar para cumplir sus actividades son de la actividad pública. En su totalidad, ellos son los que hoy no tienen las mínimas condiciones de seguridad.

Como comentaba, de allí surge el motivo de nuestra visita, porque estamos tratando de llegar -y lo estamos haciendo- a todas las autoridades para sensibilizarlas al respecto y ponerlas en conocimiento de lo que está sucediendo. Han pasado dos años y la pregunta es cuánto tiempo más tiene que transcurrir y cuántos accidentes más con resultado trágico tienen que ocurrir para que efectivamente la ley esté vigente, se cumpla y se fiscalice, de modo de que en lugar de hablar de accidentes podamos hacer referencia a cuánto pudimos hacer para su prevención.

SEÑORA ÁLVAREZ.- Queremos señalar, además, que estamos en conocimiento de la existencia de un proyecto de reglamentación propuesto por la Unasev que, según tenemos entendido, es la autoridad competente en la materia y a la que se delegó esa tarea. De acuerdo con lo que nos señalaron los representantes de la Unasev -con quienes también nos reunimos- ese proyecto fue presentado en el año 2009. Allí se propone al Poder Ejecutivo una reglamentación que plantea la obligatoriedad de los cinturones de seguridad de dos puntas a partir del momento de la reglamentación del Decreto y un plazo de dos años para el comienzo de la exigencia de los cinturones de tres puntas.

Como papás, al comienzo, recorrimos un camino muy doméstico, porque nos estábamos dejando llevar por una situación dada a partir de la oferta de transporte escolar. Luego del accidente empezamos a seguir un camino casi sin rumbo, aprendiendo, entendiendo, preguntando y asesorándonos. Como producto de todas esas indagaciones pudimos entender que los cinturones de seguridad son una de las medidas que tenemos que implementar, no la única, pero sí parecería ser la que tiene un impacto más directo, por ejemplo, en que el niño salga o no despedido del vehículo ante un accidente y en que no sufra lesiones importantes. En esos asesoramientos e indagaciones nos quedó claro -también la Unasev y fundaciones que para ustedes son conocidas tales como la Fundación “Gonzalo Rodríguez” y la Fundación “Alejandra Forlán”, lo entienden así- que los cinturones de tres puntas son los adecuados para los niños por un tema inherente a ellos, que es la distribución del peso en el cuerpo. El cinturón de dos puntas lo único que evita es que el niño salga despedido, pero no las lesiones. Entonces, nosotros estamos recogiendo un planteo que expresa que desde el año 2007 es obligatorio el uso del cinturón y que lo único que faltó fue la reglamentación con respecto a cuál es el cinturón a usar y desde cuándo se hace exigible. Esta obligación sigue existiendo; entonces, si yo soy una empresa de transporte que traslado niños, tengo que saber que desde el año 2007 es obligatorio tener los cinturones, no sé cuáles y desde cuándo los van a controlar, pero nadie me eximió de esa obligación. Como padres vemos con mucha preocupación -al punto de quedarnos con una sensación de casi impotencia- que desde el Gobierno se esté pensando en decir ahora, ya no desde que salió la ley, que un cinturón de dos puntas sería suficiente.

Entonces, decir ahora esto nos parece, por lo menos, no representativo de lo que pensamos los padres. Son dos años más que se suman a los casi tres que ya pasaron, simplemente para decirle esto a alguien que ya sabe que tiene la obligación de poner cinturones, como si el tiempo empezara a correr desde ahora. Esta es la máxima preocupación que hoy nos lleva a dar este paso. No sabemos cómo seguir andando, pero sí sabemos que esto no nos parece correcto y tampoco nos sentimos identificados, ni con esos plazos ni con el riesgo que estos cinturones conllevan. Entonces, si ocurriera otro accidente -Dios quiera que no- en un contexto de cinturones de dos puntas y los niños no salen despedidos pero sí lesionados, con la reglamentación que aparentemente vamos a tener por la propuesta que hace la Unasev, ¿no habría responsables? Esta es la pregunta que yo me hago.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer un breve comentario sobre la exposición que ustedes realizaron, ya que este es un tema realmente muy importante y lo que sucedió fue un hecho penoso y trágico.

Esta ley fue enviada por el Poder Ejecutivo, elaborada desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y contiene una cantidad de disposiciones que discutimos en el seno de esta Comisión en el período pasado y que quien habla también integraba. Nunca nos pareció discutible la utilización del cinturón de seguridad en los vehículos escolares porque se trata del público más frágil, el más indefenso. Incluso, la reglamentación es un resorte del propio Poder Ejecutivo que la ha demorado. En tal sentido, nosotros ya habíamos pensado y habíamos convocado a la Unasev hace aproximadamente un mes, por razones ajenas y por este motivo en particular, aunque es cierto que la reglamentación de

la ley ha demorado en este y en otros aspectos no poco importantes también. Incluso, he escuchado decir al Director de Tránsito de la Comuna montevideana -por supuesto que las Intendencias tienen facultades en estas materias- que la Intendencia de Montevideo también quería reglamentar esta ley. Esto también puede suceder con otras Intendencias, pero creo que es un tema que atañe mucho más a Montevideo que al interior, donde también existen vehículos de transporte escolar pero mucho menos que en la capital; aquí las distancias entre los domicilios y los centros de estudio son mayores.

No estoy negando que en el interior no exista también este problema, pero lo que digo es que allí la utilización de estos vehículos es mucho menor porque los pueblos son más chicos y a los padres todo les queda más cerca. Quizás en Canelones también exista un problema similar al de aquí. De cualquier manera, nos parece que este es un tema de gran importancia.

A su vez, también hemos escuchado hablar, principalmente en la televisión, a los propietarios y tenedores de estos vehículos acerca de que existe un problema de medios porque, prácticamente, habría que renovar la flota. A las “combis” del año 1968, por ejemplo, debe ser imposible agregarles todos los artefactos de seguridad indispensables aunque, recalco, me parece que este es un tema absolutamente prioritario. Me refiero a que se proceda, de alguna manera, a resolver este problema.

Sin duda, cuando recibamos a la Unasev la semana próxima, le formularemos una serie de preguntas, sobre todo, relativas a los tiempos; sinceramente, a mi también me parece que un plazo de dos años es demasiado extenso.

SEÑORA IGLESIAS.- Quiero decir que he mantenido varias reuniones para tratar este tema, y aunque entiendo la buena voluntad de todo el mundo -todos lo entienden, nos comprenden y nos dicen lo importante que es este tema- me pregunto quién tiene la autoridad en este asunto para corregir la situación planteada. Horrorizarnos y ponernos a llorar no es suficiente; si de eso se trata deberíamos juntarnos un día y llorar todos juntos. Tuve oportunidad de mantener una entrevista con el señor Senador Martínez, en la que le manifesté mi decepción porque no me siento representada por nadie y, además, avergonzada de la sociedad en que vivo, y cuando digo esto me refiero a todos los sectores. Tampoco me siento representada por quienes he votado. No basta con lamentarnos y decir: “Qué horrible, pobres padres, dos años es un disparate”. El Gobierno, la Intendencia y todas las autoridades han apoyado estos plazos, no se trata de algo que se les ha ocurrido a los transportistas, ni que ellos hayan dicho que no pondrán los cinturones o que, en todo caso, instalarán los de dos puntas, sabiendo que eso está mal. No lo hacen porque quieren, sino porque se les permite.

En realidad, lamento estar cada vez más enojada, pero no me sirve que solo me entiendan, porque con eso no se avanza nada. Yo también podría decir: “Qué horrible, qué espantoso”, mientras estoy en mi casa -con el frío que hace puede ser una opción- sin hacer nada al respecto. No es así; quiero contagiarles mi posición a quienes realmente pueden hacer algo. Como madre puedo movilizarme, puedo llamarlos, puedo molestar, etcétera, pero los que deben hacer algo son ustedes, señores Senadores. No quiero que se pongan de mi lado ni que se sientan tristes, sino que actúen.

No queremos dos años más y, repito, con entendernos no hacemos nada. Es cierto que aquí hay un tema económico pero cabe señalar que les hemos enviado un correo electrónico detallando todas las cosas que se han conseguido para el sector de los transportistas. Entonces, parecería que dependemos de un cierto voluntarismo en cuanto a que si la empresa considera que es justo hacerse responsable, quizás instale los cinturones de seguridad de tres puntas, aunque quizá no. La respuesta que dan es que la ley les permite actuar así y es verdad, porque la Unasev planteó que ya en 2007 estaba todo pronto para que se instalaran los cinturones de tres puntas y aclaró que en un mes se solucionaría el problema. ¡Caramba, estuvieron dos años para hacer lo que podrían haber hecho en un mes! Existe una ineficiencia y una inoperancia de parte de las autoridades que da miedo. Hay que tener en cuenta que en estos vehículos estamos transportando a nuestros niños; todos tenemos hijos y nietos, por lo que este tema nos afecta a todos.

Quizá la tarea sea exigir un poco más; creo que el tema económico está más o menos solucionado con los planteos que se efectuaron, ya que todo el mundo consiguió algo para los transportistas. Entonces, ahora debería pensarse un poco más en la seguridad de los niños.

SEÑORA DUQUE.- Hace casi dos meses del accidente de los alumnos del Colegio Pallotti y seguimos igual que antes. Lo que ha logrado la Comisión de padres en un mes son medidas de seguridad dentro del colegio, es decir, que los niños cuenten, en una primera instancia, con cinturones de seguridad de dos puntas -porque hay que cambiar butacas y demás- estableciéndose un plazo hasta el 15 de diciembre para que todos los vehículos cuenten con cinturones de tres puntas, GPS y otras medidas de seguridad.

En el caso de los transportistas -que son también protagonistas de esta situación, con todos nosotros- tampoco vimos voluntad de solucionar el problema, porque en todos los medios declararon que hasta que no se les exija, no van a tomar ninguna medida. Es cierto que no podemos decir que están todos en la misma posición; hay pequeñas empresas unipersonales que en algún momento manifestaron su preocupación porque muchas familias se iban a quedar sin trabajo, pero que en este aspecto demostraron una voluntad mayor que las empresas más importantes. Sin embargo, la realidad es que muchos se adjudicaron los beneficios que se lograron -"leasing", seguro topeado, etcétera- que no sé si otros empresarios tienen, para poder implementar las medidas de seguridad. Nosotros lo sabemos porque incluso la TEU trabajó con la Fundación "Gonzalo Rodríguez" en muchos de estos aspectos. Pero, a pesar de que se otorgaron todos esos beneficios por parte del Estado, ha pasado todo este tiempo, ha ocurrido el accidente y no vemos ninguna voluntad de modificar esta situación.

Además, como usuarios, somos rehenes -no sé si los señores Senadores están enterados de esta situación- porque no podemos elegir libremente la empresa, en la medida en que el transporte escolar está zonificado. A nosotros nos pasó que después del accidente intentamos comunicarnos con otras empresas para explicarles qué medidas de seguridad pretendíamos a partir de ese momento para el colegio, y no tuvimos respuesta; no hubo ninguna empresa interesada.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Por quién está zonificado?

SEÑORA DUQUE.- Por ellos.

En mi caso, llegué a hablar con el Presidente de la TEU y me dijo que en realidad no hay nada escrito pero, por un tema ético, una empresa no invade a la otra. Por ese motivo no tuvimos ningún interesado, ni siquiera llegamos a plantear cuáles eran las medidas de seguridad que pretendíamos y terminamos hablando y negociando con la empresa que tuvo el accidente, que obviamente no nos inspira confianza y que además nos dijo que si no estábamos de acuerdo, eligiéramos otra empresa, sabiendo que no tenemos esa opción.

Además, no estamos hablando solamente de los niños que utilizan el transporte escolar puerta a puerta, porque también está el transporte punto a punto; incluso, el accidente se dio en esta última modalidad. De manera que no hay nadie que esté libre de vivir esta situación, porque no es necesario ser un usuario del transporte escolar para sufrir un accidente. Hay que tener en cuenta que todos los chicos van a paseos, campamentos, etcétera.

SEÑORA IGLESIAS.- Insisto en que lo que más me preocupa es que me entiendan tanto y operen tan poco.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Obviamente, soy un ciudadano y por lo tanto conozco la situación, pero no más allá de la información que pueda tener por transferencia de alguna persona directamente involucrada o de los medios. Ahora bien, me parece que estamos presos de una situación muy particular. Por mi parte desconfío del Estado siempre; mi visión es que tiende a ser ineficiente por su propia naturaleza. Además, hemos descubierto que los recursos son finitos y ahora parece que el Estado es para toda la vida. Pero me llama mucho la atención el hecho de que en este caso no exista la posibilidad de elegir libremente un servicio. Me imagino que voy a escuchar en el futuro a todas las voces que se han opuesto históricamente a los monopolios.

Creo que lo que el Parlamento podría hacer en este caso sería comunicarse directamente con el Poder Ejecutivo o bien modificar la norma y establecer por vía legal la obligación de instalar cinturones de seguridad de tres puntas. Desconozco cuáles pueden haber sido las diferentes presiones

que se hicieron valer en esta situación, pero conozco muy bien el salvoconducto del Poder Ejecutivo -es decir, no del Gobierno, sino del Estado funcionando- respecto a la reglamentación. Esto es un invento. Cuando la ley establece una obligatoriedad, no importa la reglamentación; la obligatoriedad debe ser cumplida. La reglamentación es una forma de aterrizar un globo, pero no inhabilita el cumplimiento de la norma. Si la norma establece una obligatoriedad, la inexistencia de una reglamentación no inhabilita su cumplimiento; por tanto, ustedes pueden hacerle juicio a quien quieran. Esto ha sido históricamente así, producto de este vínculo que tenemos entre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, que lleva a que muchas veces no tengamos el tiempo suficiente para legislar porque el Poder Ejecutivo necesita la herramienta y pide que no lo condicionemos demasiado porque tienen que ver cómo arreglan el panorama. Personalmente, he trabajado en el tema de discapacidades y sé que esto es así. En 1989 se aprobó una ley magnífica sobre discapacidades y hasta el día de hoy no está reglamentado lo relativo al transporte. Sin embargo, el derecho lo tienen las personas y el incumplimiento de la norma va más allá de la reglamentación. Entonces, más allá de entenderlo, porque es un acto humano que no tiene una solución política, veo dos caminos: por un lado, una comunicación inmediata -que no deja de ser una comunicación institucional, aunque meta presión- de la Cámara de Senadores o de esta Comisión al Poder Ejecutivo; y, por otro, una propuesta de legislación. Ahora bien, el resultado de esto puede demorar más tiempo.

Efectivamente se puede modificar y me parece que acá también se puede hacer una denuncia a Área Defensa del Consumidor, porque nadie puede limitar el acceso a un bien.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Eso ya se hizo.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Por último, me imagino que algunos deben de haber renovado la flota en este período y no podemos permitir que el BROU otorgue un crédito para eso cuando se está incumpliendo una ley. El Banco no puede prestar dinero a alguien para que compre un vehículo que no va a cumplir con las normas. Eso se hizo y me parece que se debe tener conocimiento de la situación para que no suceda, más allá de las sanciones correspondientes. De alguna manera, estamos siendo culpables y cómplices en forma indirecta. Naturalmente, no estoy diciendo que la Cámara de Senadores o el Poder Legislativo tengan connivencia con el BROU o con las empresas, pero lo cierto es que por la propia dificultad interna de establecer un orden y de jerarquizar qué es lo que se quiere resolver, entramos en un circuito y en esa conjunción de problemas.

SEÑOR PRESIDENTE.- El artículo 31 de la ley vigente es terminante, ya que dice: "Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas" en los automóviles, en el transporte de carga, en el transporte de pasajeros y -como dice el inciso D)- "por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar". Luego concluye: "Los transportistas que tengan que adecuar sus vehículos, tendrán un plazo de hasta seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley".

En el Parlamento aprobamos leyes, pero no somos los que vigilamos su cumplimiento. Muchas veces hemos advertido que esta ley está muy bien pero que algunos de sus artículos no se aplican, y es por eso que convocamos a la Unasev. Tampoco se aplica el uso del casco en las motocicletas en 17 departamentos del país ni los autos circulan con las luces cortas prendidas, tal como podrán observar si andan por el interior. Este es otro ejemplo de una ley que no se aplica y que se podría aplicar sin reglamentar. Incluso, creo que los propios Gobiernos departamentales, en uso de sus facultades en materia de tránsito y de circulación, podrían prohibir la circulación de vehículos escolares. Reconozco que eso no es fácil de hacer, porque muchos protestarían dado que los padres deberían llevar personalmente a sus hijos a los colegios, pero no hay duda de que esto tiene un apremio que surge del texto de la ley, que es muy claro y que no requiere la reglamentación del Poder Ejecutivo para su aplicación. Tal vez sea necesario reglamentar si se trata de un cinturón de dos o de tres puntas, pero ni siquiera hay de dos. No hay que olvidar que esta ley fue publicada el 28 de noviembre de 2007.

SEÑORA ÁLVAREZ.- A mi juicio, esto es algo engorroso de explicar pero fácil de entender. Existe una norma inicial, la Ley Nº 18.191, de noviembre de 2007 -que es sobre la que estamos hablando- que en su artículo 31 establece que es obligatorio el uso de los cinturones de seguridad en el transporte escolar, y fija seis meses de plazo. Un cinturón de seguridad, ¿cuántas puntas debe tener como

mínimo? Cinturones de una punta no existen; quiere decir que si tenemos que establecer un paso mínimo, debemos hablar del cinturón de dos puntas, porque menos de eso -reitero- no hay. Por lo tanto, si hay una ley que habla de "cinturón", está aludiendo al cinturón de dos puntas, como mínimo.

Un año más tarde, aparece la Ley Nº 18.346, que tiene un solo artículo que voy a leer para ser fiel al texto: "Establécese que a los efectos del cumplimiento de la normativa sobre la obligación de dotar de cinturones de seguridad a unidades de transporte escolar de pasajeros, los plazos para su cumplimiento serán establecidos por resolución del Poder Ejecutivo. Dicha decisión deberá considerar las adaptaciones necesarias para que la flota que presta los servicios ofrezca las condiciones de seguridad requeridas. Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 2 de setiembre de 2008". En buen romance, esta ley levanta los plazos, porque dice que será el Poder Ejecutivo, por resolución, el que establecerá los plazos para el cumplimiento. Aclaro que estamos hablando, en primer lugar, de una ley de noviembre de 2007, y de un año más tarde -no seis meses más tarde- cuando la Ley Nº 18.346 levanta los plazos; y así estamos hasta el día de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esto es con respecto al ítem relativo al transporte escolar.

SEÑORA ÁLVAREZ.- Estamos hablando de plazos para el cumplimiento. En concreto, no dice "para la exigibilidad", sino que trata de los plazos para el cumplimiento en lo que respecta a los cinturones de seguridad en el transporte escolar. A mi entender, no puede ser más específico. Además, establece que será el Poder Ejecutivo el que lo reglamente. Es así que, en la búsqueda de a quién recurrir para resolver este problema, llegamos a la Unasev, ya que dicha Unidad es el órgano competente para proponer una reglamentación de esta naturaleza al Poder Ejecutivo. La Unasev nos respondió que ya la habían propuesto y, por tal razón, tuvimos una reunión.

En este aspecto quiero ser muy clara: a la gente de la Unasev le dijimos que nosotros, como padres, sentimos el riesgo, día a día, cada vez que se transporta a los niños, y que no entendemos que tengamos que esperar un plazo mayor a mañana; ¡ni que hablar de esperar dos años! Digo esto porque en estos tres años todo lo que se les concedió a las empresas de transporte tiene que haber servido para algo, por lo menos para solucionar el tema de los cinturones de seguridad, que es lo que estamos pidiendo. En todo caso, estos tres años tienen que contar para no comenzar de cero. Preguntamos a la Unasev por qué proponían dos años. Las respuestas que obtuvimos fueron dos, a reiteración. Respondieron claramente dos veces. La primera respuesta que recibimos fue: "Porque inmediatamente les exigimos dos puntas". Reitero que con esto lo que se logra es que, ante un accidente, los niños no salgan despedidos, pero no que no se lesionen. Esta respuesta, por lo pronto, a los padres, nos resulta insatisfactoria. En cuanto a la afirmación de que se va a pedir los cinturones de dos puntas, quiero agregar que es lo mínimo que pide la ley, porque no existen los cinturones de una punta. Y la segunda respuesta fue la siguiente: "Porque hay dificultad de acceso en el mercado para los cinturones de tres puntas; hay problemas de oferta. Entonces, salir a pedir en un plazo menor es provocar que no se cumpla con la exigencia". Soy de profesión contadora y podría hacer observaciones, pero estoy acá como mamá. En este punto nosotros damos un paso al costado. Si el problema es de oferta, de acceso, ellos ya ofrecían un plazo de dos años a partir del año 2009, cuando presentaron el proyecto de reglamentación. Creo que antes de hablar de dos años, un plazo que no es para los papás ni para los niños sino para las empresas, si se confirma que es un tema de acceso a los cinturones, tal vez debamos redoblar nuestros esfuerzos para que estos elementos estén disponibles, pero no otorgar más plazo.

Reitero las dos respuestas que recibimos: cuando preguntamos por qué se daban dos años, nos respondieron que ya habían exigido el cinturón de dos puntas y que de otro modo no cumplirían con la exigencia. Queríamos compartir esta información porque nos parece útil a fin de analizar cuál es verdaderamente el problema.

SEÑORA DUQUE.- Todo esto nos dejó un sabor amargo como padres, porque la camioneta que sufrió el accidente tenía cinturones de dos puntas y lo cierto es que los chicos venían sentados de a tres porque las leyes así lo permiten. Me sorprende lo que acaba de decir un integrante de esta Comisión acerca de que aunque no haya reglamentación, igual se debe cumplir con la medida. Esto significa que estaban en falta, porque los cinturones de dos puntas se encontraban escondidos debajo de los

asientos, los niños no se los colocaron y estaban sentados de a tres. Nos sentimos muy mal, porque seguramente Julieta habría salvado su vida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si hay cinturones y no los usan, la situación no se puede prever.

SEÑORA IGLESIAS.- Lo cierto es que estas camionetas se compran como furgones, se les hacen agujeros para las ventanas, se agregan los vidrios y las butacas, y ya está. No sé por qué queremos inventar lo que ya está inventado. Reitero: se las compra como furgones en los que, en lugar de llevar fruta o pescado a la feria, se transportan niños.

Por otro lado, por ejemplo, si dicho vehículo tiene capacidad para veinte o veinticinco personas, se le habilita un 25% más, por lo que es evidente que no puede ir cada niño con un cinturón.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quien autoriza esto, ¿es la Unasev o la Intendencia?

SEÑORA IGLESIAS.- La Intendencia. Creo que lo que se está permitiendo es dantesco, y reconozco este horror como madre. En lo personal, nunca tuve confianza en los transportes escolares, y como tengo la posibilidad de llevar a mi hijo, lo hago, pero él iba a paseos y a natación en la camioneta. En definitiva, estamos permitiendo que un señor ponga una empresa, traiga camionetas, les haga agujeros, ponga los vidrios y los asientos y brinde este servicio.

SEÑORA DUQUE.- Debo decir que nunca fui usuaria del servicio escolar, porque siempre llevé a mis dos hijos al colegio. Sin embargo, el día del accidente uno de ellos iba en la camioneta porque volvía de natación. Queda claro que esto le puede suceder a cualquiera.

SEÑOR PENADÉS.- Creo que a esta altura hemos intercambiado muchas ideas y vemos con preocupación -tal como acaba de decir la señora- que es un tema que no se concreta. También me inquieta el hecho de que, evidentemente, no se consigue tener eficiencia, porque se les dice a los padres que tienen razón, pero no pasa nada.

Me parece que la primera medida a tomar es enviar la versión taquigráfica al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Unasev y a los Gobiernos departamentales, especialmente al de Montevideo, para que se tome conocimiento de la preocupación de esta Comisión.

Por otro lado, habría que dar respuesta a los padres, pero como pretendemos recibir a integrantes de la Unasev, daremos debida cuenta de la preocupación que tenemos en cuanto a la urgencia de implementar esta medida.

Asimismo, estimo que, como tercera medida, habría que convocar al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para hacerle notar la omisión en la que se encuentra el Poder Ejecutivo. De todas formas, me parece que no debemos empezar a buscar responsabilidades políticas menores; la misión del Poder Ejecutivo es reglamentar esta ley.

El tema de los cinturones de seguridad de dos o tres puntas -que también fue abordado en una sesión anterior por la Fundación "Gonchi Rodríguez"- no debe estar incluido en la ley sino en la reglamentación. La ley debe ser lo suficientemente general pero no como un elemento que sirva para omitir responsabilidades sino para que el Poder Ejecutivo realice un debate junto con las autoridades municipales, los transportistas y los padres. Lo que hay detrás de todo esto -lamentablemente con víctimas de por medio- es la ausencia de un debate porque, aunque todo el mundo lo piensa, nadie dice que hay quienes creen que el negocio, pensado desde el punto de vista económico, deja de ser rentable por la utilización de ciertos elementos de seguridad que a cualquiera de nosotros, como padres o como ciudadanos comunes, nos parece que son imprescindibles, ya que en este caso el cinturón de tres puntas está garantizando al niño ante cualquier siniestro que pueda poner en riesgo nada más ni nada menos que su vida.

En definitiva, señor Presidente, para ir a lo concreto y para que quienes nos visitan se vayan con una respuesta de nuestra parte, las medidas prácticas que propondríamos serían: recibir a las autoridades de la Unasev -tal como informara el señor Presidente- convocar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y exigir -como lo haremos, en base a nuestra responsabilidad- que la reglamentación llegue lo antes posible. En lo que tiene que ver con su contenido, ustedes deben ser muy conscientes de que allí se abrirá otro debate con relación al tema del cinturón de dos o tres puntas, pero no es en el Parlamento donde debe darse. Obviamente, podremos participar pero debemos ser muy cuidadosos con la generalización de las responsabilidades. Como ciudadanos, todos tenemos responsabilidades pero, además, tengo algunas como Legislador y otras no porque no integro el Poder Ejecutivo, sin importar el Partido Político que esté gobernando. Quiero dejar bien en claro esto para que nadie entienda que aquí cabe un debate político partidario, dada la entidad de lo que estamos hablando. La omisión ha sido del Estado, de parte del Poder Ejecutivo, que no reglamentó una ley. Insisto en que dicha reglamentación va a insumir un debate gigantesco. La ley que ustedes nos acaban de leer sobre la suspensión de plazos se debe a eso; no le demos más vueltas. Se requiere de una discusión a nivel del Poder Ejecutivo en la que también participen las empresas, los centros educativos y los interesados -es decir, los padres- sobre qué condiciones de seguridad deben tener los vehículos que, como bien se señalaba, no pueden ser camionetas de cualquier tipo y tamaño. Estamos hablando de medios de transporte que deben tener particularidades que van a implicar una inversión en la que el Estado -y aquí se mencionó al Banco de la República Oriental del Uruguay- va a tener que trabajar. En el día de mañana se tendrán que buscar beneficios impositivos para poder importar y, si no hay cinturones de tres puntas, habrá que conseguirlos.

SEÑOR MARTÍNEZ.- En tanto sean obligatorios, alguien los va a importar.

SEÑOR PENADÉS.- Creo que lo que debemos hacer es tratar de insistir -y en esto la Comisión del Senado puede ser eficiente frente a algo que nos preocupa a todos- sobre la urgencia de tomar una resolución. Tal vez no deje contento a todo el mundo, pero lo peor es estar en este limbo en que cualquier situación que pueda darse frente a un siniestro implique que alguien -y menos un niño- quede con un daño permanente o pierda su vida. En ese sentido, para que la Comisión pueda tomar algún tipo de medida práctica, fijemos esos objetivos: citemos a las autoridades de la Unasev, convoquemos al Ministro de Transporte y Obras Públicas y sigamos insistiendo sobre la necesidad de la reglamentación. Respecto a esta, podremos opinar como ciudadanos y ayudar con los contactos políticos, pero se tratará de otro debate que deberá encarar el Poder Ejecutivo.

Nada más.

SEÑOR MARTÍNEZ.- En el mismo sentido que el señor Senador Penadés, quiero agregar otro punto. Cuando se realizó la exposición de la Fundación “Gonchi Rodríguez” días atrás, nos enteramos de que más del 80% de los cintos que se venden no cumplen con la normativa, por lo que creo que habría que agregar el tema del control de calidad. Creo que un aspecto en el que podemos tratar de incidir o de participar los parlamentarios -que somos parte de esta sociedad- es la estandarización y la calidad, para que no suceda que haya cintos que después sean lo mismo o peor para el niño, como pasa a veces. Entonces, pienso que lo relativo al control de calidad es un tema que debemos agregar.

En este caso el Estado es ineficiente pero en ciertos temas me niego a creer que la sensibilidad humana no reaccione. Quizás hubo un choque de posiciones en la implementación, intereses encontrados o lo que fuera. No quiero ingresar en ese terreno pero, obviamente, hubo elementos que atentaron contra la concreción de este asunto. Si el Parlamento en el año 2008 levantó esto, debe de haberlo hecho pensando que tenía una rápida solución. Entonces, conversemos al respecto porque si lo que hay que poner son plazos en lugar de dar carta libre, nosotros podemos posibilitarlo para que esto se solucione. Una cosa es la buena voluntad de decir que no dieron los tiempos -a pesar de que resulte impactante que haya pasado un año y no seis meses- y que se necesitaban unos días más, y otra cosa es decir que el Legislador pensó que se iba a solucionar en poco tiempo pero la situación pasó de castaño oscuro y quedó una vida por el camino.

Estos son dos temas concretos que van en el mismo sentido de lo señalado por el señor Senador Penadés.

SEÑORA ÁLVAREZ.- Quiero insistir en que el debate ya se dio. Si estuviéramos en el año 2007 entendería lo que usted dice pero, insisto: el debate ya se dio entre los transportistas -a través de la TEU- la Unasev y la Fundación "Gonzalo Rodríguez". Hay mucha literatura al respecto así como también material disponible en las respectivas páginas web. Por eso, quisiera pensar que no vamos a abrir de nuevo un debate porque lo único que trae es aplazamiento. La realización de un nuevo debate es más de lo mismo. Esto es algo que me importa remarcar: no está mal debatir; está mal morirse en el debate. Además, en el entretanto, ¿cuál es la situación? La de hoy.

El segundo aporte que considero importante es que la Comisión de Transporte de la Junta Departamental de Montevideo nos recibió, luego escuchó a la TEU y a partir del 1º de julio se empezó a hacer un relevamiento. Esta reglamentación se la podemos acercar. Quiere decir que la Intendencia Municipal de Montevideo elaboró material a partir de esta inquietud y de este episodio. Inicialmente se propuso, a partir del mes de julio, relevar todas las unidades de transporte que están circulando y, en el mes de febrero del año que viene -después voy a decir por qué se eligió febrero y no cualquier otro mes- fiscalizar el cumplimiento de la norma. Ahora bien, el ámbito de aplicación de la Intendencia son los límites del departamento de Montevideo. Si hay una reglamentación a nivel nacional que aprueba un plazo de dos años, la Intendencia no puede salir a controlar en febrero algo que el decreto reglamentario exige que se cumpla recién dentro de dos años. Ahí se genera una zona gris. La propia reglamentación propuesta por la Intendencia, imaginamos que por haberse dado cuenta de esta situación, en su texto -que no tengo aquí- remite a la norma. Conclusión: no es que estemos ante cualquier reglamentación. Ahora nos hallamos en el limbo pero, si aceptamos la reglamentación tal como está propuesta, estamos dando un plazo de dos años. ¿A quién? Yo no quiero que sea a mis hijos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego me voy a referir a este punto, porque considero que se pueden hacer cosas.

SEÑOR CÉSAR.- En torno a este tema hay elementos que sin duda alguna están jugando muy fuerte; sobre algunos teníamos la presunción, y otros, compartiendo esta instancia con la Comisión, nos quedan absolutamente claros. Ahora bien, respecto a la jerarquización de la ley, creemos que cuando el Legislador cumple con su función, lo hace pensando en el bien común de la ciudadanía. Esto fue lo que hizo el Poder Legislativo pero, sin embargo, al momento de jerarquizar advertimos que queda subyacente que aquí se ha favorecido a uno de los actores. Aclaro que esta Comisión de padres no está en contra de nadie, sino a favor de la vida y no solo de nuestros hijos porque, como aquí se dijo, nosotros pudimos avanzar, y mucho, en materia de seguridad de transporte escolar en el Colegio y Liceo Pallotti -es decir, adonde concurren nuestros hijos, porque los demás estarían fuera de nuestro contexto- cuando podríamos habernos quedado en nuestras casas y no seguir con el tema.

Vuelvo a decir que al momento de la jerarquización -que no es un elemento menor- nos quedó absolutamente claro que dos años después que el Poder Legislativo promulgó la norma, se produjo una desviación tal que al único que favoreció fue a uno solo de los actores, cuando la jerarquización debió apuntar a los niños que son transportados. Consideramos que aquí se legisló sobre la causa y no sobre la consecuencia. ¿Cuál es la consecuencia? La que todos conocemos: que no hay disponibilidad, que la flota no se puede renovar porque existen imposibilidades económicas, que hay posibles pérdidas de la fuente laboral, etcétera. Esta es la consecuencia; sin embargo, se legisló sobre la causa, que también nos preocupa porque si no, en lugar de preocuparnos por la seguridad en el transporte escolar para todos los hijos de este país, estamos pensando en uno solo de los actores. Por lo tanto, como Comisión pensamos que esto forma parte de un desvío que no nos podemos permitir.

SEÑOR PENADÉS.- De acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En lo personal no recordaba esa prórroga o especie de cheque en blanco que dimos remitiéndonos al Poder Ejecutivo. Creo que en ese aspecto cometimos un error porque los hechos nos están demostrando que fue así.

Independientemente de ello, quiero decir que los Gobiernos departamentales -quien habla fue Intendente Municipal durante diez años- tienen potestades en esta materia. Esta ley fue muy

polémica; en ese sentido, recuerdo que nosotros observamos la constitucionalidad de algunos de sus artículos por entender que todo lo relativo al ordenamiento del tránsito y la circulación era competencia de los Gobiernos departamentales. Aquí no se trata solamente del problema de los cinturones de seguridad, sino del modelo de los vehículos, entre otras cosas. Como bien se ha dicho en este ámbito, no estamos hablando de adaptar una camioneta para destinarla al reparto de frutas o verduras o para llevar policías; de lo que se trata es de transporte escolar y, por lo tanto, debe contar con asientos de determinadas características. Creemos que esto sí es resorte de los Gobiernos departamentales, que son los que autorizan y tienen competencia, como la Unasev, para permitir la circulación de este tipo de vehículos. Son ellos los que deben analizar el tipo de vehículo, su antigüedad y sus características para conceder la correspondiente autorización; de lo contrario, pueden perfectamente pararlos como lo hacen con quienes no pagan o los tienen empadronados en otro departamento.

Vuelvo a decir que esta órbita no está supeditada exclusivamente a la Unasev, porque existen potestades propias de los Gobiernos departamentales. Está bien que se coordine para evitar contiendas entre el Gobierno Nacional y los Gobiernos departamentales, pero en este tema el Gobierno Departamental tiene un rol fundamental, porque -como ustedes dicen- hay vehículos inapropiados que se adaptan para transportar niños. Esto es resorte de los Gobiernos departamentales.

SEÑORA ÁLVAREZ.- La Intendencia quería salir a fiscalizar a partir de febrero del año que viene para que el año lectivo escolar no comenzara mal y evitar parar las flotas cuando están trabajando, porque eso generaría muchos inconvenientes. Este es un dato que compartimos y lo que se desprende de la propuesta de ellos está alineado, pero lo que queda como una mancha y temor a resolver es a partir de cuándo y por qué tanto tiempo más.

SEÑORA DUQUE.- Quiero señalar que la TEU participó junto a la Fundación “Gonchi Rodríguez” en todo el tema de la seguridad y evaluación del tipo de accidente. Ello significa que no han estado ajenos al tema de los debates. En eso se ha adelantado y han participado todos los involucrados; o sea que tampoco han quedado fuera. Me parece que no es poca cosa, porque están interiorizados e informados, y conocen la importancia que tiene el tema. Cuentan con la misma información que nosotros y, según los datos que manejamos, han sido protagonistas de ella. No se puede decir que no participaron en la discusión.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Por lo menos hay una parte de discusión técnica que teóricamente no habría que repetir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los miembros de la Comisión están de acuerdo, propongo aceptar la propuesta del señor Senador Penadés. Inclusive, sugiero invitar al Congreso de Intendentes para que designe un delegado a efectos de que también participe en este tema, que es muy propio de los Gobiernos departamentales. De esta forma, participarán todos los involucrados en el tema.

Muchas gracias por sus aportes.

SEÑORA ÁLVAREZ.- Muchas gracias a ustedes por recibirnos.

(Se retiran de Sala los integrantes de la Comisión de Trabajo de los padres del Colegio Pallotti.)